



Dot. incydent nr: 336/15

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

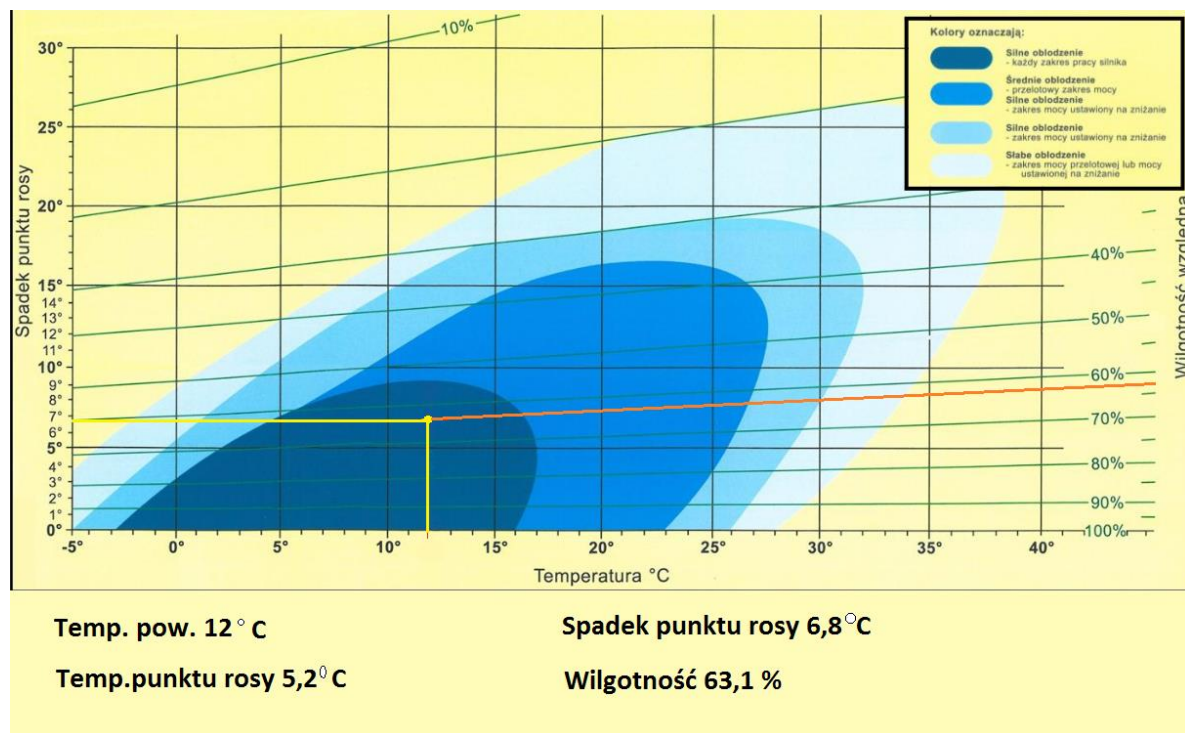
Po rozpatrzeniu w dnia 15 kwietnia 2015 r. informacji przedstawionych przez właściciela - użytkownika o okolicznościach zaistnienia incydentu lotniczego z udziałem samolotu ULM PIPISTREL VIRUS SW, który wydarzył się w dniu 16 marca 2015 r., na lotnisku Pobiednik Wielki k. Krakowa (EPKP), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu i załącznikach za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 16 marca 2015 r. na lotnisku w Pobiedniku Wielkim (EPKP) Samolot ULM PIPISTREL VIRUS SW miał być przekazany nowemu właścicielowi. Przedstawiciel producenta (zwany dalej drugim pilotem) przyleciał nim z Bielska (EPBA). W celu zapoznania nowego właściciela (zwanego dalej pilotem) z właściwościami lotnymi samolotu, drugi pilot wykonał z nim lot do strefy i cztery loty po kręgu. Starty odbywały się na kierunku pasa 09. Po kolejnym starcie (touch and go) będąc na wznoszeniu na wysokości około 100 m pilot zauważył znaczny spadek mocy i drgania samolotu. Upewniwszy się, że dźwignia przepustnicy jest maksymalnie wciśnięta (pełne ładowanie), zgłosił drugiemu pilotowi, że coś jest nie w porządku z silnikiem. Drugi pilot zorientował się, że nastąpiła awaria silnika, przejął stery i wykonał zakręt w stronę lotniska, próbując wylądować z wiatrem na pasie 27. Ponieważ wysokość była zbyt mała a silnik nie dawał wystarczającej mocy, przyziemienie nastąpiło z lewej strony pasa na niewyrównanej części lotniska. Po paru metrach samolot wtoczył się na pas 27 i po około 100 m dobiegu zatrzymał się. W trakcie dobiegu uszkodzenie. zostały owiewki prawego i lewego koła podwozia głównego Z powodu mokrej nawierzchni lotniska i nieprawidłowej pracy silnika (moc, jaką osiągał okazała się zbyt mała do skołowania samolotu pod hangar), piloci go wyłączyli. Po chwili, gdy przeszkalany pilot opuścił kabinę, drugi pilot ponownie uruchomił silnik i pokołował pod hangar. Po zakołowaniu na płytę

postojową przed hangarem wykonał próbę silnika, i stwierdził, że pracuje on prawidłowo. Takie zachowanie się silnika sugerowało, że przyczyną jego złej pracy mogło być oblodzenie gaźnika. Po uzyskaniu danych meteorologicznych i naniesieniu ich na wykres określający możliwość wystąpienia oblodzenia gaźnika, wyznaczony punkt znalazł się w obszarze silnego oblodzenia w każdym zakresie pracy silnika (ilustracja poniżej).



Wykres określający możliwość wystąpienia oblodzenia gaźnika.

Samolot PIPISTREL VIRUS SW nie był wyposażony w układ podgrzewania gaźników, ponieważ ich usytuowanie powoduje małe prawdopodobieństwo występowania oblodzenia. Jednak zdaniem Komisji, piloci zapoznając się z komunikatem meteorologicznym i obserwując stan pogody powinni zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia tego zjawiska.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

najbardziej prawdopodobną, przyczyną nieprawidłowej pracy silnika było oblodzenie gaźnika.

Działania profilaktyczne:

incydent omówiono z pilotami.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji :

1. Komisja zwraca uwagę na to, że po lądowaniu i wyłączeniu silnika z powodu jego nieprawidłowej pracy, nie powinien on być ponownie uruchomiony bez przeprowadzenia jego oględzin. Ponieważ nie było wiadomo, jaka jest przyczyna złej pracy silnika (mogło to być na przykład pęknięcie przewodu paliwowego lub początki zacierania się), uruchomienie silnika bez oględzin mogło doprowadzić do pożaru a nawet wybuchu. Ponowne

uruchomienie silnika bez oględzin może także utrudnić zdiagnozowanie przyczyn złej pracy i spowodować jego większe uszkodzenia.

2. Komisja przypomina o zasadzie mówiącej, że w przypadku awarii silnika na wysokości do 100 m wysokości należy lądować po prostej z ewentualną odchyłką od przeszkód, jeśli jest konieczna. W zaistniałym przypadku pilot ocenił, że wysokość i moc silnika, jaką rozporządzał wystarczy do bezpiecznego wykonania zakrętu i lądowania w granicach lotniska.

Punkt 6.4 Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej Samolotu PIPISTREL VIRUS SW mówi:

6.4 AWARIA SILNIKA

Awaria silnika przy starcie

Na początku należy zabezpieczyć prędkość 55kts (100 km/h) i lądować samolotem na kierunku pasa startowego, unikając przeszkód na drodze lotu. Zamknąć zawór paliwa (pozycja OFF) i wyłączyć Główny przełącznik (MASTER, pozycja OFF)

OSTRZEŻENIE! NIE ZMIANIAĆ KIERUNKU LOTU LUB NIE WYKONYWAĆ ZAKRĘTÓW JEŚLI NIE JEST TO KONIECZNE! Po bezpiecznym lądowaniu należy zabezpieczyć samolot.

podpis na oryginale

Podpis nadzorującego badanie